
Τα όσα υποστηρίζει η ΕΡΓΟΣΕ για την σήραγγα Τ6 στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Ειδομένη

2019/12/12 09:14 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Την υπάρχουσα κατάσταση της σήραγγας Τ6 στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Ειδομένη περιγράφει, με ανακοίνωσή της, η ΕΡΓΟΣΕ, η οποία σημειώνει ότι σε καμία περίπτωση δεν επιθυμεί αντιπαράθεση με καμία εταιρεία, όμως είναι υποχρεωμένη πλέον να αναφέρει και δημοσίως τα ακόλουθα.

Η ανακοίνωση της ΕΡΓΟΣΕ

Το τεχνικό με την ονομασία Τ6 είναι μια σήραγγα με ανοικτή εκσκαφή και επανεπίχωση (cut & cover) από τη Χ.Θ. 62+430 έως τη Χ.Θ. 62+730 της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης-Ειδομένης που κατασκευάστηκε από την ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ. Αν και το έργο είναι πρόσφατης κατασκευής, παρουσιάζει ήδη πολύ ανησυχητική εικόνα (ρωγμές, εισροή υδάτων, αποκόλληση στρώσεων, αποδιοργάνωση σκυροδέματος) ως προς την κατασκευαστική του επάρκεια.

Μετά από σχετικές αιτήσεις της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (με τα με Αριθμ. Πρωτ. 24264/28.01.2019 & 4450/13.02.2019 έγγραφα) όρισε πραγματογνώμονες τον κ.Βασίλειο Μπαρδάκη, Δρ Πολιτικό Μηχανικό για τα στατικά θέματα, τον κ.Χρήστο Χιώνη, διπλ.Πολιτικός Μηχανικός (ΜΔΕ) για τα γεωτεχνικά θέματα και την κα Zoryana Strutynska διπλ. Μεταλλειολόγος Μηχανικός(ΜΔΕ) για τα γεωλογικά θέματα.

Όπως προκύπτει από την αλληλογραφία που κοινοποιήθηκε στην ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ, οι πραγματογνώμονες τον Μάρτιο του 2019 ζήτησαν από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (ΕΡΓΟΣΕ, εταιρεία ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ, κ.α.) ακριβή αντίγραφα των μελετών και εγγράφων που αφορούν το προαναφερόμενο τεχνικό έργο.

Επίσης, τον Μάιο του ίδιου έτους ενημέρωσαν εγγράφως όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (ΕΡΓΟΣΕ, εταιρεία ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ, κ.α.) για την προγραμματισμένη αυτοψία και για την πρόθεση εκτέλεσης δειγματοληπτικών (μη καταστροφικών) δοκιμών.

Σημειώνεται ότι οι αιτήσεις της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ καθώς και η αυτοψία των πραγματογνωμόνων έγιναν με την προηγούμενη διοίκηση και πριν την αλλαγή της κυβέρνησης.

Σημειώνεται, επίσης, ότι στην αυτοψία παρέστησαν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εκτός της εταιρείας «ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ» η οποία δεν ανταποκρίθηκε.

Με την ολοκλήρωση των εργασιών της μελέτης του υλικού που τους διατέθηκε, της αυτοψίας, των πρόσθετων μη-καταστροφικών ελέγχων και της προσομοίωσης (μοντελοποίησης του έργου σε Η/Υ), οι πραγματογνώμονες προχώρησαν στην καταγραφή των συμπερασμάτων τους.

Επιπλέον, οφείλουμε να αναφέρουμε ότι το Σεπτέμβριο του 2019 ζήτησε να κάνει έλεγχο του έργου και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσω του αρμόδιου φορέα της για τον έλεγχο των σιδηροδρομικών έργων, της INEA (Innovation and Networks Executive Agency). Σημειώνεται ότι στον έλεγχο η ΕΡΓΟΣΕ κλήθηκε να δείξει ότι έκανε έστω και τώρα ενέργειες για να γίνει το έργο λειτουργικό, με κίνδυνο αλλιώς να επιστρέψει κοινοτικούς πόρους.

Για αυτόν ακριβώς τον λόγο, η ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ αιτήθηκε τον Σεπτέμβριο 2019 την επίσπευση των διαδικασιών εκ μέρους των ορισθέντων πραγματογνωμόνων και την αποστολή προς αυτήν το συντομότερο δυνατόν της σχετικής πραγματογνωμοσύνης, ώστε να μπορεί να την επικαλεστεί προς την INEA.

Πράγματι, οι πραγματογνώμονες, κατανοώντας τους σοβαρούς λόγους διακινδύνευσης κοινοτικών πόρων, κοινοποίησαν τον Δεκέμβριο 2019 προς την ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ τη συνοπτική παρουσίαση του οριστικού πορίσματος της πραγματογνωμοσύνης.

Η συγκεκριμένη συνοπτική παρουσίαση της εξέλιξης των εργασιών και των οριστικών συμπερασμάτων, έχει σταλεί ασφαλώς και στη ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ, η οποία έχει λάβει πλήρη γνώση των ευρημάτων. Μάλιστα, η ίδια παρουσίαση δόθηκε και στην INEA.

Αναντίρρητα, οι επί της ουσίας εργασίες έχουν ολοκληρωθεί, αφού περιλαμβάνουν προσομοιώματα Η/Υ, μέχρι και κοστολόγηση λύσεων. Η προθεσμία για συμπερίληψη, μετά από αξιολόγηση, στην αναλυτική έκθεση, άλλων στοιχείων (πληροφοριών ή απόψεων) δεν έχει καμία σχέση με την αρχική φάση συλλογής στοιχείων (αυτή εκτελέστηκε τον Μάρτιο του 2019), και αφορά διαδικαστικά θέματα. Άλλωστε, και η ίδια η ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ δεν αμφισβητεί στο Δελτίο Τύπου που εξέδωσε κάποιο από τα συμπεράσματα της πραγματογνωμοσύνης.

Η αλήθεια είναι ότι στην προαναφερθείσα παρουσίαση πορίζονται αποκλίσεις μεταξύ των προβλέψεων της στατικής μελέτης και των κατασκευασμένων δομικών στοιχείων, που σε συνδυασμό με την εφαρμοσθείσα κατασκευαστική πρακτική (κακή διάστρωση / ελλιπής συμπύκνωση σκυροδέματος, κ.α.), υποβάθμισε την προσδοκώμενη επιτελεστικότητα του δομικού συστήματος.

Μάλιστα, σε αρκετές περιοχές οι «ικανότητες» των στοιχείων (λαμβάνοντας υπόψη υπεραντοχές ή «2ες γραμμές άμυνας») υπολείπονται των εντάσεων που αναπτύσσει ο φορέας. Γι' αυτό η παθολογία του φορέα μπορεί να επιβεβαιωθεί και υπολογιστικώς - μέσω σύγχρονων ανελαστικών προσομοιώματων.

Τέλος, τονίζουμε ότι η ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ είναι ιδιαίτερα προσεκτική στην παρουσίαση των θέσεών της, δεδομένου ότι το ζήτημα αφορά στην ασφάλεια των πολιτών και το συγκεκριμένο τεχνικό έργο υλοποιήθηκε μέσω σύμβασης δημοσίου έργου με σημαντικό κόστος εκατομμυρίων ευρώ, ενώ είτε για την ενίσχυσή του είτε για την καθαίρεση και ανακατασκευή του, θα απαιτηθεί επίσης σημαντική δαπάνη.